



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 10]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 13, 2009/पौष 23, 1930

No. 10]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 13, 2009/PAUSA 23, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 30 दिसम्बर, 2008

सं. टीएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि. के लिए अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु अपने पूर्ववर्ती आदेश दिनांक 19 सितम्बर, 2008 की समीक्षा करता है।

आदेश

मामला सं. टीएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी

न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि.

— आवेदक

(दिसम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लि. (एनएसआईसीटी) के लिए अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु 19 सितम्बर, 2008 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 29 सितम्बर, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और निर्धारित अंतरिम प्रशुल्क 1 अक्टूबर, 2008 से प्रभावी होना था।

2. वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश महापत्तन न्यासों और वर्तमान निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए टर्मिनलवार लागत जमा प्रतिलाम दृष्टिकोण विनिर्दिष्ट करते हैं। इस दृष्टिकोण में राजस्व परिणामों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए भविष्य अवधि में किसी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली अनुमानित यातायात की मात्रा ली जाती है। दिनांक 24 मार्च, 2008 के अपने प्रस्ताव में, एनएसआईसीटी ने टर्मिनलवार लागत जमा प्रतिलाम दृष्टिकोण को लागू किए जाने के बारे में कुछ मुद्दे उठाए थे। इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी द्वारा उठाए गए कुछ बिन्दुओं को प्रासंगिक पाया था और, इसलिए, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के फ्रेमवर्क के भीतर, उन्नत दृष्टिकोण विकसित किया था जो किसी प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को मान्यता देगा। चूंकि इस प्राधिकरण ने सभी प्रासंगिक श्रेयधारकों के साथ विचार-विमर्श से संशोधित दृष्टिकोण तैयार करने की इच्छा व्यक्त की थी, इसलिए एनएसआईसीटी का प्रस्ताव अंतरिम रूप में निर्णीत किया गया था। 19 सितम्बर, 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित सुस्पष्ट आदेश अंगीकृत दृष्टिकोण और उसके कारण स्पष्ट करता है। संक्षेप में, अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण निम्नवत् है:-

- (i). मात्रा कुशलता को प्रोत्साहित करने के लिए, प्रशुल्क निर्धारण टर्मिनल की मानक क्षमता की समकक्ष मात्राओं पर आधारित होगा। मानक क्षमता का स्तर वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए निर्धारित किया गया है।
- (ii). वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए, 1 जनवरी, 2008 को परिसंघर्षितियों का सकल मूल्य जोकि यातायात की मानक क्षमता के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित होते हैं, स्वीकार किया गया है।
- (iii). मानक क्षमता के स्तर पर मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए किए जाने वाले अनुमानित प्रचालन व्ययों को वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में समाविष्ट प्रतिमानकों के आधार पर उपयुक्तता की जाँच किए जाने के पश्चात लेखा में लिया गया है।

- (iv). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश एनएसआईसीटी के मामले में रॉयल्टी के आंशिक पास-थ्रू की अनुमति प्रदान करते हैं परंतु अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम तक बशर्त कोई नुकसान हुआ हो। अतः अधिकतम स्वीकार्य स्तर के भीतर रॉयल्टी के पास-थ्रू के परिमाण के निर्धारण के लिए मानक क्षमता आधारित स्थिति की बजाय एनएसआईसीटी की वास्तविक स्थिति पर विचार किया गया है।
- (v). संशोधित लक्षित राजस्व मूल राजस्व आवश्यकता में रॉयल्टी पास-थ्रू का परिमाण और मौजूदा प्रशुल्क पर राजस्व के बीच अन्तर को जोड़ते हुए निर्धारित किया गया था और संशोधित लक्षित राजस्व आवश्यकता को प्रशुल्क में वृद्धि करने की अनुमति देते हुए पूरा किया गया था, जोकि 1 जनवरी, 2008 से 30 सितम्बर, 2009 अवधि के लिए एनएसआईसीटी के मामले में 10.3 प्रतिशत होता है।

3. 19 सितम्बर, 2008 के प्रशुल्क आदेश में यथा प्रतिबद्ध, कंटेनर प्रहस्तन में प्रासंगिक श्रेयधारकों के साथ परामर्श कार्यवाही प्रारंभ की गई थी। एक परामर्श बैठक 26 नवम्बर, 2008 को आयोजित की गई थी जोकि कुछ असोसिएशनों के अनुरोध पर 17 दिसम्बर, 2008 को दूसरी बैठक द्वारा अनुसरित थी। परामर्श प्रक्रिया में प्रकट हुई स्थिति पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (i). मानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण के दृष्टिकोण का यह सामान्य समर्थन है।
- (ii). जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के मामले में रॉयल्टी का केवल कुछ हिस्सा लागत की मद के रूप में स्वीकार करने और जुलाई, 2003 के बाद के टर्मिनल के मामले में सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा अस्वीकार किए जाने की वर्तमान नीति की समीक्षा करने की माँग की गई थी। यह सुझाव दिया गया था कि जुलाई, 2003 से पहले के टर्मिनलों के लिए रॉयल्टी का पूर्ण पास-थ्रू स्वीकार किया जाना चाहिए और जुलाई, 2003 के बाद के टर्मिनलों के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) की सीमा तक की मात्राओं पर देय कम से कम रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर विचार किया जाना चाहिए।

यह स्वीकार करना होगा कि की गई कार्यवाही बाउंड्स और वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों जोकि सरकार के नीति निदेश हैं, के फ्रेमवर्क के भीतर लागत जमा दृष्टिकोण को शोधित करने के लिए है इसका आशय केवल कार्यपद्धति में सुधार करना है और उन दिशा-निर्देशों द्वारा प्रदत्त स्वेच्छिक शक्ति का इस्तेमाल करते हुए कोई ज्यादा संशोधन करना नहीं है। इस दृष्टिकोण में स्वतः शोधित करने के लिए उठाया गया कदम उक्त दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 द्वारा अनिवार्य है जो इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रशुल्क निर्धारित करते समय मानक लागत और खंड 2.2. (iii) जोकि निष्पादन में कुशलता और सर्वोत्तम क्षमता जैसे विभिन्न कारकों के विचार की अपेक्षा करता है, में समाविष्ट सामान्य मार्गदर्शन को भी विकसित करने के लिए कोशिश करनी चाहिए। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश हैं, इसलिए, इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। प्रशुल्क में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का पास-थ्रू स्वीकृत करने के मुद्दे पर सरकार के मौजूदा नीति निर्णय द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया जाएगा। तथापि, अंगीकृत मानक क्षमता आधारित पद्धति रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के भुगतान की पूर्ति के लिए कुशल प्रचालक को एक अवसर प्रदान करेगी जिसपर मानक क्षमता से अधिक प्रहस्तित मात्राओं द्वारा दिए गए योगदान से प्रशुल्क परिकलन में विचार नहीं किया गया है।

- (iii). इंडियन प्राइवेट पोर्ट्स एंड टर्मिनल्स असोसिएशन (आईपीपीटीए) ने प्रचालकों को प्रतिस्पर्धा और साध्य प्रशुल्क संतुलन की सीमा के भीतर कार्य करने के लिए प्रशुल्क का निम्नतम और अधिकतम स्तर निर्धारित करने का सुझाव दिया है। आईपीपीटीए द्वारा सुझाई गई पद्धति अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट रॉयल्टी के पूर्ण पास-थ्रू पर विचार करने के लिए इसके पूर्ववर्ती सुझाव पर बहुत हद तक निर्भर करती है। चूंकि राजस्व हिस्से/रॉयल्टी पास-थ्रू की मौजूदा नीति में कोई बदलाव नहीं किया जाना है, इसलिए इस स्थिति में यह सुझाव बहुत प्रासंगिक नहीं है। किसी भी मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क केवल अधिकतम स्तर है और, इसलिए, दरमान में निर्धारित अधिकतम स्तर के भीतर प्रशुल्क वसूल करने के लिए प्रचालकों को पर्याप्त अधिकार उपलब्ध हैं।
- (iv). प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर विचार करने का भी सुझाव था। सुझाव की योग्यता पर गए बिना, यह बताया गया है कि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश केवल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य पर प्रतिलाभ की अनुमति प्रदान करते हैं। यह सत्य है कि एनएसआईसीटी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया अंतरिम दृष्टिकोण 1 जनवरी, 2008 को परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर प्रतिलाभ केवल राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए मान्यता प्रदान करता है। अंतरिम दृष्टिकोण के ध्यानपूर्वक अवलोकन से यह प्रकट होगा कि परिसंपत्तियों के केवल निवल प्रखंड जोकि रॉयल्टी के पास-थ्रू की

मात्रा पूर्णतः निर्धारित करता है, पर प्रतिलाभ स्वीकार करते हुए वास्तविक स्थिति की समीक्षा की गई थी। मुख्य सिद्धांत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकृत की जाने वाली अन्यथा रॉयल्टी के पास-थू को कम करना है। अतः सकल प्रखंड पर प्रतिलाभ स्वीकार करना स्वचालित रूप में नहीं लिया जा सकता। इसे प्रशुल्क परिकलन में राजस्व हिस्से/रॉयल्टी के पास-थू के परिमाण को प्रगामी कम करने के आलोक में देखा जाना चाहिए।

- (v). आईपीपीटीए ने यह सुझाव भी दिया था कि वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र के आधार पर मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किए जाने वाले कुछ पैरामीटरों के मूल्यों में कुछ बदलाव किए जाएं और अधिकतम क्षमता के केवल 60 प्रतिशत को मानक क्षमता के रूप में स्वीकार किया जाए। वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश सरकार के नीति निदेश है। यह स्पष्ट नहीं है कि राष्ट्रीय स्तर पर नीति रूप में स्वीकृत मानक सूत्र वैयक्तिक टर्मिनलों की अपेक्षाओं के अनुरूप संशोधित किया जाए। यह भी स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश विभिन्न स्तरों पर विचारणीय विमर्शों के पश्चात् प्रचलित किए गए थे। इसके अलावा, प्रभाकरण समिति जिसमें कई उपयोक्ता, असोसिएशन भी सदस्य थे, की अनुशंसाओं और राष्ट्रीय मरीटाइम अकादमी, चेन्नई द्वारा किए गए अध्ययन पर विश्वास करते हुए कंटेनर प्रहस्तन संबंधी प्रतिमानकों को उन दिशा-निर्देशों में समाविष्ट किया गया था। अतः यह प्राधिकरण मानक क्षमता निर्धारित करने की पद्धति पर विचार करने के पक्ष में नहीं है जोकि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित एक से भिन्न होगा।

4. इस प्रकार यह स्पष्ट है कि सितम्बर, 2008 के आदेश में एनएसआईसीटी मामले में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत कार्यपद्धति पर शेरधारकों ने कोई गंभीर आपत्ति नहीं की थी। परामर्श प्रक्रिया में किए गए अनुरोध और सुझाव इस दृष्टिकोण को और सरल बनाने के लिए अधिक हैं ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी मामले में सितम्बर, 2008 के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में अनुसरित मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण की पुष्टि करने का निर्णय लिया है। जैसाकि सितम्बर, 2008 के पूर्ववर्ती आदेश में पहले ही प्रमुख रूप से उल्लेख किया गया है, संशोधित अंगीकृत दृष्टिकोण प्रचालकों और उपयोक्ताओं दोनों के लिए फायदे की स्थिति है। संशोधित दृष्टिकोण किसी प्रचालक को उसके प्रतिलाभों में सुधार करने के लिए उच्चतर स्तर का प्रहस्तन करने के लिए प्रोत्साहित करता है। मात्राओं में वृद्धि से, यह संभव है कि प्रशुल्क में रॉयल्टी पास-थू के स्तर को प्रगामी रूप से कम करना संभव होगा।

5. यह दोहराया जाता है कि एनएसआईसीटी का प्रस्ताव दिनांक 24 मार्च 2008, जिसका सितम्बर, 2008 के आदेश के माध्यम से निपटान किया गया था, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु था। इस प्राधिकरण ने उस समय मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों का प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पहली बार विकसित किए गए मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण पर प्रासंगिक शेरधारकों के प्रतिसाद के लिए आदेश में केवल एक वर्ष के लिए अंतरिम निर्धारित करने का निर्णय लिया था। चूंकि इस आदेश में विकसित किए गए मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण का आखिरकार अब अनुसरण किए जाने का निर्णय लिया गया है, इसलिए इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी हो जाता है कि तीन वर्षों की सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए एनएसआईसीटी हेतु प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। प्रशुल्क की अक्टूबर, 2008 से पूर्वव्यापी प्रभाव से समीक्षा और संशोधन करने की बजाय, यह निर्णय लिया गया है कि अगले तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2009, 2010 और 2011 के लिए भावी प्रभाव से समीक्षा की जाए। अगले तीन वर्षों की अवधि के लिए अंतिम प्रशुल्क निर्धारित करते समय तीन महीनों की अवधि जिसके लिए अंतरिम प्रशुल्क प्रभावी था, के लिए प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति पर भी विचार किया गया है।

6. एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 दिसम्बर, 2008 द्वारा इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि अंतिम आदेश पारित करते समय निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार किया जाए:-

- (i). एनएसआईसीटी की सर्वोत्तम क्षमता इस तथ्य को स्वीकार करते हुए 1195740 टीईयू की बजाय 1019053 टीईयू पर निर्धारित किया जाए कि एनएसआईसीटी के पास केवल 6222 भूमि स्लॉट हैं।
- (ii). रॉयल्टी का पूर्ण पास-थू स्वीकृत किया जाना चाहिए।
- (iii). पूर्व अधिशेष क्षमता के बेहतर उपयोग से आया था और, इसलिए, प्रशुल्क निर्धारित करते समय ऐसी राशि को समायोजित नहीं किया जाना चाहिए।

7. एनएसआईसीटी द्वारा कही गई बातें सितम्बर, 2008 के प्रशुल्क आदेश संबंधी कार्यवाही में किए गए इसके निवेदनों का ज्यादातर दोहराया जाना है। जैसाकि इस आदेश के पूर्व भाग में चर्चा की गई है, यह प्राधिकरण मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र और पैरामीटरों को ही अपनाएगा। राजस्व हिस्से/रॉयल्टी का संव्यवहार सरकार के मौजूदा नीति निर्णय द्वारा मार्गदर्शित होगा। पूर्व अधिशेष को समायोजित नहीं किए जाने के एनएसआईसीटी के अनुरोध पर सितम्बर, 2008 के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में चर्चा की गई थी और निपटान किया गया था और इसलिए पूर्व निर्णय पर पुनर्विचार करने के लिए कोई कारण दिखाई नहीं देता है।

8. हमारे अनुरोध पर, एनएसआईसीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर, 2008 द्वारा सूचित किया है कि वर्ष 2008 में उनके द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला कंटेनर यातायात दिसम्बर, 2008 के महीने में प्रहस्तित होने वाली अनुमानित मात्रा सहित 1471313 टीईयू होगा। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि एनएसआईसीटी अपनी मानक क्षमता की अपेक्षा उच्चतर स्तर पर प्रचालन करता है और टर्मिनल में मात्राओं का वृद्धि झुकाव पिछले कुछ वर्षों में उन्नत हुआ है और वर्तमान आर्थिक स्थिति को स्वीकार करते हुए भी, अगले तीन वर्षों के लिए एनएसआईसीटी पर प्रहस्तित किया जाने वाला अनुमानित कंटेनर यातायात वर्ष 2008 के उस समय के समान स्तर पर सुविचारित किया गया है। तथापि, यह अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय सत्यापन और जरूरी समायोजन, भिन्नता की स्थिति में, के अधीन होगा।

9. एनएसआईसीटी ने 1 अक्टूबर, 2008 से 31 दिसम्बर, 2008 तक 3 महीनों की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क पर सुविधाओं का प्रचालन किया है। चूंकि अंतिम प्रशुल्क 1 जनवरी, 2009 से भावी प्रभाव से कार्यान्वित किया जाना है, इसलिए यह जरूरी है कि 1 अक्टूबर, 2008 से 31 दिसम्बर, 2008 तक की 3 महीनों की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क को कार्यान्वित किए जाने पर एनएसआईसीटी की वित्तीय स्थिति का आगलन किया जाए। जैसाकि परिगणनाओं से प्रकट होता है, एनएसआईसीटी द्वारा प्रतिवेदित प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर, अक्टूबर, 2008 से दिसम्बर, 2008 तक 3 माह की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क के प्रचालन से, प्रचालक स्वीकार्य स्तर से रु० 190 लाख अधिक अर्जित करेगा। इस अधिक राजस्व को अगले वर्ष में समायोजित किए जाने पर विचार किया गया है।

10. (क). स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक रु० 473.42 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि के लिए 22 जुलाई, 2005 के प्रशुल्क आदेश में परिमाणित किया गया था। इस समायोजन के प्रभाव कसे सुगम बनाने के लिए, इस अधिशेष को आदेश दिनांक 22 जुलाई, 2005 के अनुच्छेद सं. 10 (xii) द्वारा पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किए जाने का निर्णय लिया गया था। तदनुसार, राशि रु० 142.02 करोड़ वर्ष 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों में समायोजित किए जाने और शेष रु० 94.68 करोड़ को समायोजित किए जाने के लिए छोड़ने का निर्णय लिया गया था। इस शेष राशि में से, रु० 47.34 करोड़ की एक किस्त सितम्बर, 2008 के आदेश में अक्टूबर, 2008 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए समायोजित की गई थी। रु० 94.68 करोड़ की शेष राशि को अब अक्टूबर, 2008 से दिसम्बर, 2010 अवधि में पूर्णतः समायोजित किया गया है।

(ख). सितम्बर, 2008 के आदेश में, अप्रैल, 2005 से दिसम्बर, 2007 अवधि के लिए वास्तविकताओं और जनवरी, 2008 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए अनुमानित स्थिति के आधार पर, अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष रु० 217.36 करोड़ निर्धारित किया गया था। चूंकि वर्ष 2008 के लिए वास्तविक यातायात स्थिति अब उपलब्ध है, इसलिए अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष का निर्धारण रु० 217.34 करोड़ पर अधुनातित और परिगणित किया गया है। अप्रैल, 2005 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए संशोधित लागत विवरण की प्रति **अनुलग्नक-I** रूप में संलग्न की गई है।

(ग). चूंकि वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि से संबंधित अधिशेष को अक्टूबर, 2008 से दिसम्बर, 2010 अवधि के दौरान पूर्णतः समायोजित किया गया है, इसलिए रु० 217.34 करोड़ के संशोधित अधिशेष को वर्ष 2000-01 से 2004-05 अवधि से संबंधित पूर्व अधिशेष के समायोजन में अंगीकृत समान दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए वर्ष 2011 से शुरू करके पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किए जाने पर विचार किया गया है। रु० 217.34 करोड़ का पांचवा हिस्सा राशि रु० 43.47 करोड़ वर्ष 2011 में समायोजित किया गया है। इससे जनवरी, 2012 से शुरू होने वाले भविष्य प्रशुल्क चक्र में समायोजित किए जाने के लिए रु० 773.87 करोड़ शेष रह जाता है।

11. पूर्व आदेश में विकसित किए गए अंतरिम दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, जिसे प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के पश्चात अब अंतिम रूप दिया गया है, दिसम्बर, 2011 तक की अवधि के लिए एनएसआईसीटी की लागत और वित्तीय स्थिति का विश्लेषण किया गया था। परिगणना पत्रक **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न किया गया है।

12. संक्षेप में, परिगणना पत्रक तैयार करने के लिए निम्नलिखित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था:-

(i). वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) पर पहुंचने के लिए, वर्ष 2008 के लिए पहले निर्धारित एआरआर को डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा की मुद्रास्फीति से जोड़ा गया है, जोकि वर्ष 2008-09 में निर्णीत मामलों के लिए 4.76 प्रतिशत है।

(ii). वर्ष 2009 से 2011 के लिए कुल व्यय (रॉयल्टी अतिरिक्त) तत्संबंधी पिछले वर्ष की स्थिति में वार्षिक मुद्रास्फीति सूचकांक लागू करते हुए, जहां कहीं प्रासंगिक हो, अनुमानित किया गया है।

- (iii). पूर्व आदेश के अनुसार, वर्ष 2008 और 2009 के लिए नियोजित निवल पूंजी क्रमशः ₹0 57012 लाख और ₹0 53112 लाख होती है। चूंकि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2010 में परिसंपत्तियों में कोई संवर्धन/कटौतियां प्रस्तावित नहीं की हैं, इसलिए वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए नियोजित निवल पूंजी क्रमशः ₹0 53112 लाख, ₹0 48394 लाख और ₹0 43392 लाख ली गई है। 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम नियोजित निवल पूंजी पर स्वीकृत किया गया है।
- (iv). जैसाकि पूर्व आदेश में निर्णय लिया गया है, उपर्युक्त अनुच्छेद 10 में उल्लिखित निवल अधिशेष रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए स्रोत है। यदि अंतरिम आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए उपर्युक्त अनुच्छेद सं. 10 में दिए गए पूर्व अधिशेष के समायोजन को भी स्रोत रूप में सुविचारित किया जाता है, उपर्युक्त स्रोत द्वारा शामिल नहीं किए गए पूर्ण यातायात पर रॉयल्टी भुगतान उक्त समय अवधियों के लिए क्रमशः ₹0 2050 लाख, ₹0 10299 लाख, ₹0 14516 लाख और ₹0 14631 लाख देखा गया है। मानक क्षमता स्तर के लिए तदनुरूपी शामिल नहीं की गई रॉयल्टी उक्त प्रासंगिक वर्षों के लिए क्रमशः ₹0 1774 लाख, ₹0 8370 लाख और ₹0 11891 लाख होती है। यह देखा जाए कि मानक क्षमता स्तर के लिए पास-थ्रू रूप में स्वीकृत की जाने वाली रॉयल्टी मानक यातायात के लिए वास्तविक रॉयल्टी के 38.49 प्रतिशत से 46.21 प्रतिशत की सीमा में है, जोकि 69.50 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर से काफी कम है। यदि यह व्यय पास-थ्रू रूप में स्वीकृत नहीं किया जाता है, एनएसआईसीटी निवल परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाम अर्जित नहीं कर सकता जिससे प्रचालक को नुकसान होगा। इस तरह, ऊपर उल्लिखित प्रतिशतों की सीमा तक रॉयल्टी के पास-थ्रू नुकसान से बचने के लिए पर्याप्त है।
- (v). अंतरिम प्रशुल्क अवधि में अर्जित अतिरिक्त राजस्व का समायोजन करने के पश्चात, समायोजित राजस्व अन्तर अक्टूबर, 2008 से पहले के प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹0 4413 लाख, ₹0 8651 लाख और ₹0 9379 लाख है। इस प्रकार, ₹0 22443 लाख का कुल घाटा प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत करते हुए पूरा किया जा सकता है तो बाद के वर्षों में प्रचालक को होने वाले राजस्व घाटे के लिए प्रशुल्क चक्र की प्रारंभिक अवधि में उपयोक्ताओं को ज्यादा भुगतान करना होगा। वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत से संबंधित वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि का सुझाव देते हैं। इस संकल्पना को लेना उपयोक्ताओं के नज़रिये से प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को सुगम करना होगा। प्रचालक किसी भी स्थिति में प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित राजस्व घाटे को पूरा करने के लिए प्रशुल्क वृद्धि से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करेगा। चूंकि इस स्थिति में भविष्य अवधि के लिए डब्ल्यूपीआई का अनुमान लगाना साध्य नहीं है, इसलिए इस प्राधिकरण ने तत्संबंधी पिछले वर्षों के प्रशुल्क में 3-4 प्रतिशत की सीमा में अनुवर्ती वर्षों में प्रशुल्क वृद्धि करने का निर्णय लिया है जो डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा में संभावित ज्यादा अथवा कम हो सकता है। तदनुसार, अगले 3 वर्षों की अवधि में ₹0 22443 लाख के राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अक्टूबर, 2008 से पहले के प्रशुल्क में वर्ष 2009 के लिए 18 प्रतिशत की बोर्ड पर वृद्धि करने का निर्णय लिया है। वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क वर्ष 2010 के लिए 3.27 प्रतिशत तक ज्यादा होगा और वर्ष 2011 का प्रशुल्क वर्ष 2010 के प्रशुल्क से 3.86 प्रतिशत ज्यादा होगा।
13. उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और एनएसआईसीटी द्वारा विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। 12.25 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए दंडात्मक ब्याज संशोधित किया गया है।
- 14.1. उपर्युक्त चर्चा के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एनएसआईसीटी का संशोधित दरमान **अनुलग्नक-III** रूप में संलग्न किया गया है।
- 14.2. संशोधित दरमान इस आदेश की तारीख से 15 दिनों पश्चात प्रभावी होगा और उसके पश्चात 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। उसके पश्चात, प्रदान किया गया अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।
- 14.3. एनएसआईसीटी से यह अपेक्षा की जाती है कि 31 दिसम्बर, 2008 को समाप्त प्रथम तिमाही से शुरू करके वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में इस प्राधिकरण को भेजी जाए जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए लागत विवरण दाखिल किया गया है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

178 GI/09-2

## अनुबंध I

न्याया शोवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड					
अप्रैल 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लिए लागत विवरण					
क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			
		2005 *	2006	2007	2008 **
	यातायात (मी0ट0/टीईयू में)	983395	1344574	1471723	1103485
I	कुल प्रचालन लागत				
	कंटेनर प्रहस्तन आय	33,459.59	39,185.57	41,626.64	31,211.28
	अन्य	52.46	51.35	46.32	34.74
	कुल	33,512.05	39,236.92	41,672.96	31,246.02
II	प्रचालन लागत				
	प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	862.31	1,162.22	1,253.67	980.70
	अनुसंधान लागत	340.87	535.70	548.98	446.79
	उपस्कर चालन लागत	2,052.72	2,992.71	2,786.31	2,553.85
	रायल्टी/राजस्व हिस्सा	3,375.40	6,998.35	10,661.97	10,491.49
	उपस्कर किराया	1,648.04	2,574.78	3,385.02	2,654.81
	अन्य व्यय	793.18	810.10	968.25	759.59
	तकनीकी सेवा शुल्क	377.17	320.75	326.98	245.24
	कुल	9,449.69	15,394.61	19,931.18	18,132.47
III	मूल्यहास	3,639.86	4,787.05	4,624.88	3,428.16
IV	उपरिव्यय				
	प्रबंधन और प्रशासन व्यय	199.61	519.45	386.49	344.52
	सामान्य उपरिव्यय	85.25	99.14	93.30	73.19
	प्रारंभिक व्यय और अप्रॉपेट भुगतान बढ़ा खाता	18.00	24.00	24.00	18.00
	अन्य	1,717.62	1,417.17	1,307.68	1,138.79
	कुल	2,020.48	2,059.76	1,811.48	1,574.50
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	18,402.02	16,995.49	15,305.43	8,110.89
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)				
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	0.00	30.88	35.61	0.00
	कुल	0.00	30.88	35.61	0.00
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)				
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि	87.33	0.00	0.00	0.00
	कुल	87.33	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	87.33	0.00	0.00	0.00
IX	अधिशेष ब्याज और टैक्स से पूर्व (V) + (VIII)	18,314.69	17,026.37	15,341.04	8,110.89
X	नियोजित पूंजी	69,363.98	65,316.76	60,292.55	57,012.13
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	7,803.45	9,797.51	9,646.81	6,841.46
XII	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XI)	10,511.24	7,228.86	5,694.23	1,269.44
XIII	अप्रैल 2005 से सितम्बर 2008 अवधि के लिए 1232470 टीईयू के यातायात स्तर के लिए कुल निवल अधिशेष	21733.52			

टिप्पणियाँ:

\* अप्रैल से दिसंबर 2005 तक 9 महीने की अवधि से संबंधित है।

\*\* जनवरी से सितंबर 2008 तक 9 महीने की अवधि से संबंधित है।

## अनुसूची II

जनवरी 2009 से दिसम्बर 2011 अवधि के लिए एनएसआईसीटी में प्रयुक्त निर्धारण हेतु परिणाम

## 1) मानक क्षमता स्तर के लिए मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता:

	₹ लाखों में
सितम्बर 2008 आदेश में मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता।	29416
इस प्रकार, 2008 में 3 महीनों की अवधि के लिए मानक राजस्व आवश्यकता	7354
2.76 प्रतिशत (कम्प्यूटर्ज का 80 प्रतिशत) पर वृद्धि लागू करने के पश्चात् सितम्बर 2008 आदेश से विधिवत वर्ष 2009 के लिए मानक राजस्व आवश्यकता। (जनवरी 09 - मार्च 09 = 29416/12*3 + अप्रैल 09 - दिसम्बर 09 = 29416*1.0276/12*9)	30025
2.78 प्रतिशत (कम्प्यूटर्ज का 80 प्रतिशत) की वृद्धि लागू करने के पश्चात् वर्ष 2010 के लिए मानक राजस्व आवश्यकता (जनवरी 10 - मार्च 10 = 30025/12*3 + अप्रैल 10 - दिसम्बर 09 = 30025*1.0276/12*9)	30648
2.78 प्रतिशत (कम्प्यूटर्ज का 80 प्रतिशत) की वृद्धि लागू करने के पश्चात् वर्ष 2011 के लिए मानक राजस्व आवश्यकता (जनवरी 11 - मार्च 11 = 30648/12*3 + अप्रैल 11 - दिसम्बर 09 = 30648*1.0276/12*9)	31281

## 2) वास्तविक यातायात के लिए अनुमानित प्रयाजन लागत।

Sr.N o.	Particulars	2008 (3 माह)	2009	2010	2011
1	प्रयाजन और प्रत्यक्ष लेबर	327	1353	1415	1480
2	अनुसूचना लेबर	149	616	645	674
3	उपस्कर प्रालन लागतें	814	3523	3685	3854
4	उपस्कर किताया	831	3661	3830	4008
5	अन्य व्यय	253	1048	1096	1146
6	तकनीकी सेवा शुल्क	82	327	327	327
7	प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिचय	1143	5020	5002	5002
8	सामान्य उपरिचय	115	475	497	520
9	प्रारंभिक व्यय और अप्रकट भुगतान बढ़ा खाता	24	101	106	110
10	अन्य व्यय	6	24	24	24
	कुल व्यय रॉयल्टी अतिरिक्त	380	1571	1643	1719
		4124	17717	18268	18882

## 3) निवल प्रकंड पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए रॉयल्टी पास-थू का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	2008 (3 माह)	2009	2010	2011
1	वास्तविक यातायात (टीईयू)	345404	1471313	1471313	1471313
2	वास्तविक यातायात के लिए मानक राजस्व (कदम 1 अनुसार)	8487	38845	37708	38490
3	कुल व्यय (रॉयल्टी अतिरिक्त) (तालिका 2 के अनुसार)	4124	17717	18268	18882
4	नियोजित पूंजी (निवल)	57012	53,112	48,384	43,392
5	16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2280	8,498	7,743	6,943
6	कुल व्यय और आरखोसीई के पश्चात् निवल अतिरिक्त (2 - 3 - 5)	2093	10729	11698	12885
7	वास्तविक यातायात पर पूर्ण रॉयल्टी	5326	25763	29765	31663
8	80.50 प्रतिशत की दर से अधिकतम स्वीकार्य रॉयल्टी पास थू	3702	17905	20686	22006
9	निवल अतिरिक्त द्वारा शामिल नहीं की गई रॉयल्टी (7-8)	3233	15033	18067	18978
10	2000-04 अवधि के लिए परिणामित शेष पूर्ण अतिरिक्त राशि ₹ 94.06 करोड़ का समायोजन	1184	4734	3551	0
11	2005-08 अवधि के लिए परिणामित पूर्ण अतिरिक्त राशि ₹ 217.34 करोड़ का 2011 से शुरू होने वाली पांच किलों में समायोजन	0	0	0	4347
12	पूर्ण अतिरिक्त के समायोजन के पश्चात् भी कवर नहीं की गई रॉयल्टी (9-10-11)	2050	10299	14516	14631
13	1.19 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए मानक राजस्व आवश्यकता में जोड़ी जाने वाली रॉयल्टी	1774	8370	11797	11891
14	स्वीकृत की जाने वाली रॉयल्टी का प्रतिशत	38.49%	39.98%	48.77%	46.21%
15	एनएसआईसीटी द्वारा प्रति टीईयू देय औसत रॉयल्टी (₹ में)	1542.00	1751.00	2023.00	2152.00
16	रॉयल्टी की औसत इकाई दर प्रति टीईयू में वृद्धि के कारण संवर्धनात्मक रॉयल्टी		13.55%	15.53%	6.38%

## 4) 1.19 मिलियन टीईयू के मानक क्षमता स्तर के लिए उपर्युक्त (3) में रॉयल्टी स्वीकार करने के पश्चात् लक्षित मानक राजस्व

	2008 (3 माह)	2009	2010	2011
उपर्युक्त 1 में मानक राजस्व	7354	30025	30646	31281
लागत रूप में जोड़ी जाने वाली रॉयल्टी (उपर्युक्त 3) से	1774	8370	11797	11891
लक्षित राजस्व आवश्यकता	9128	38395	42443	43171
5) अपेक्षित प्रयुक्त में वृद्धि				
क. लक्षित मानक राजस्व आवश्यकता (उपर्युक्त 4 से)	9128	38395	42443	43171
ख. अक्टूबर 2008 से पहले के प्रयुक्त के मामले में वास्तविक यातायात के लिए राजस्व	9761	41580	41580	41580
ग. अक्टूबर 2008 से पहले के प्रयुक्त के संबंध में 1196740 टीईयू की मानक क्षमता के लिए राजस्व	8448	33793	33793	33793
घ. राजस्व अन्तर (क-ग)	680	4603	8651	9379
ड. अक्टूबर-दिसम्बर 2008 के 3 महीनों की अवधि के लिए राजस्व अन्तर (उपर्युक्त तालिका 5 से)*	-	190	-	-
द. निवल राजस्व अन्तर (घ-ड)	680	4413	8651	9379
3 वर्षों के लिए कुल राजस्व अन्तर			22443	

\* टिप्पणी:

अक्टूबर 2008 से सितम्बर 2008 के 3 महीनों की अवधि के लिए राजस्व अन्तर (उपर्युक्त तालिका 5 से)

अंतरिम आदेश के कारण 288938 टीईयू की मानक क्षमता पर अतिरिक्त राजस्व

एनएसआईसीटी द्वारा राजस्व अन्तर से अधिक अतिरिक्त अतिरिक्त राजस्व

(₹ लाखों में)

680

870

190

## अनुबंध-III

## दरमान

## न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

## प्रस्तावना

यह दरमान न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पर प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देय प्रभारों का निर्धारण करता है।

## 1.0. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे:—

- 1.1. "एनएसआईसीटी" का अर्थ न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल, भारत में शामिल की गई एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपना है।
- 1.2. "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 1.3. "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहस्तित यथा एक इकाई और कंटेनर स्परेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.4. "एफसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कहे गए कंटेनर हैं।
- 1.5. "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- 1.6. "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर है।
- 1.7. "आईसीडी" का अर्थ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- 1.8. "एलसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- 1.9. "अति आयातीय कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयातीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) ओर लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयातीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. "प्रति दिन" का अर्थ प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग है।
- 1.11. "प्रशीतन" का अर्थ सामानों को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर है जिसके लिए वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति की अपेक्षा की जाती है।
- 1.12. "पत्तन" का अर्थ जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास है।
- 1.13. "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.14. "पोतांतरण कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया कंटेनर है जो एनएसआईसीटी में भंडारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- 1.15. "वीआईएएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

## 2.0. सामान्य

- 2.1 धारा 1,2,3,4,5,6,7,8 (धारा 9 की मद संख्या (ii) और (iii) और धारा 10 की मद संख्या (ii) और (iii) के अलावा) में निर्धारित दरों में 1.1.2010 से 3.27 प्रतिशत की वृद्धि होगी और संशोधित प्रशुल्क में 1.1.2011 से 3.86 प्रतिशत की वृद्धि की जायेगी।
- 2.2 लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिगणित किया जाएगा।
- 2.3 सामान्यतः 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40' तक लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- 2.4 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- 2.5 मानक आकार से इतर कंटेनरों जिसके लिए विशेष डिवाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से नीचे खंड 4 में के अनुसार वसूली की जाएगी। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।



- 2.6 अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार समकक्ष भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश (आयात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को और टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन (निर्यात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को प्रचलित समय-समय पर विनिर्दिष्ट की जा सकती है, डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रुपयों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।
- 2.7 परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- 2.8 (i). उपयोक्ता को किसी भी प्रभार के विलंब से भुगतान पर इसके दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एनएसआईसीटी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।  
(ii). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत प्रती वर्ष होगी। चुनी गई दंडात्मक दर एनएसआईसीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।  
(iii). वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।  
(iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब एनएसआईसीटी द्वारा बिल माँगे जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
- 2.9 (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई पोत द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।  
(iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(v). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- 2.10. उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, बांधना/खोलना, नौचालन योजना आदि, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के भार पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन और योगदान शामिल है।
- 2.11. एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- 2.12. यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार्य होगी।

### 3.0 कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के संचलन और प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार।

#### खंड-1 सभी सामान्य और प्रशीतन के लिए प्रभार

##### क. पत्तन क्रेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>प्रति लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	1619.90
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	2429.85
40' से अधिक लम्बाई	5399.67	3239.80
<b>प्रति आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	1619.90
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	2429.85
40' से अधिक लम्बाई	5399.67	3239.80
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2180.64	1308.39

20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3270.96	1962.58
40'' से अधिक लम्बाई	4361.29	2616.77

**ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>प्रति लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	960.52	960.52
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1440.78	1440.78
40'' से अधिक लम्बाई	1921.04	1921.04
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	960.52	960.52
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1440.78	1440.78
40'' से अधिक लम्बाई	1921.04	1921.04

**ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड केवल आईसीडी के लिए**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1349.92	1349.92
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2024.88	2024.88
40'' से अधिक लम्बाई	2699.84	2699.84

**घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	415.36	415.36
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	623.04	623.04
40'' से अधिक लम्बाई	830.71	830.71
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	415.36	415.36
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	623.04	623.04
40'' से अधिक लम्बाई	830.71	830.71

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।

**खंड-2 सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3115.20	1869.12
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4672.81	2803.68
40'' से अधिक लम्बाई	6230.41	3738.24
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	1619.90
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	2429.85
40'' से अधिक लम्बाई	5399.67	3239.80

टिप्पणी:

1. पोतांतरण कंटेनर वह है, जोकि एक जलयान से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है। सीएफएस, आईसीडी को भेजा गया अथवा स्थानीयतः सुपुर्दगी लिए गए पोतांतरण कंटेनर से स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
2. खंड 7 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होगा यदि -

(क). पोत नामांकन बदला जाता है; अथवा

(ख). यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत के बर्थ किए जाने के पश्चात् बाद के पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

### खंड-3 सभी जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रभार

#### क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए यार्ड को जलयान

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3374.80	2024.88
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5062.19	3036.32
40' से अधिक लम्बाई	6749.59	4049.56
<b>आईसीडी कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3374.80	2024.88
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5062.19	3036.32
40' से अधिक लम्बाई	6749.59	4049.76
<b>पोतांतरण कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	3894.00	2336.40
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5841.01	3504.60
40' से अधिक लम्बाई	7788.01	4672.81

#### ख. यार्ड से सीएफएस - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1038.40	1038.40
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1556.60	1556.60
40' से अधिक लम्बाई	2075.80	2075.80

#### ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1557.60	1557.60
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2336.40	2336.40
40' से अधिक लम्बाई	3115.20	3115.20

#### घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	519.20	519.20
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	778.81	778.81
40' से अधिक लम्बाई	1039.41	1039.41

### खंड-4 सभी अति आयायीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार

#### क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5399.68	3239.81
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	8099.53	4859.72

40" से अधिक लम्बाई	10799.37	6479.62
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5399.68	3239.81
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	8099.53	4859.72
40" से अधिक लम्बाई	10799.37	6479.62
<b>पोतांतरण</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	5399.68	3239.81
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	8099.53	4859.72
40" से अधिक लम्बाई	10799.37	6479.62
<b>खाली</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	4361.28	2616.77
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6540.90	3924.55
40" से अधिक लम्बाई	8721.55	5232.93

**ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1921.04	1921.04
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2881.56	2881.56
40" से अधिक लम्बाई	3841.08	3841.08
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	1921.04	1921.04
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2881.56	2881.56
40" से अधिक लम्बाई	3841.08	3841.08

**ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>आईसीडी</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	2699.84
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	4049.76
40" से अधिक लम्बाई	5399.67	5399.67
<b>खाली</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	2699.84	2699.84
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4049.76	4049.76
40" से अधिक लम्बाई	5399.67	5399.67

**घ. यार्ड से ट्रक**

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
<b>लदा हुआ कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	830.72	830.72
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1245.09	1245.09
40" से अधिक लम्बाई	1660.45	1660.45
<b>खाली कंटेनर</b>		
20' से अनाधिक लम्बाई	830.72	830.72
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1245.09	1245.09
40" से अधिक लम्बाई	1660.45	1660.45

**खंड 5 — पोतों के हैचकवर्स**

हैचओवर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैचओवर)  
 क. जब हैचओवर घाट पर रखा जाता है  
 ख. हैचओवर को घाट पर बिना रखे

दर अमेरिकी डॉलर में  
 83.00  
 33.21

**खंड 6 — एफसीएल और मी0ट0 रेस्टोर्ज**

पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति चालन)

दर अमेरिकी डॉलर में

क. हैच से हैच स्थानांतरण  
 एफसीएल और मी0ट0 40'  
 एफसीएल और मी0ट0 20'

41.50  
 27.67

ख. अन्यत्र (क).  
 एफसीएल और मी0ट0 40'  
 एफसीएल और मी0ट0 20'

166.01  
 110.68

40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।

**खंड 7 — शट आऊट/कंटेनरों का पुनः नामांकन**

दर अमेरिकी डॉलर में

क. शटआऊट प्रभार  
 एफसीएल और मी0ट0 40'  
 एफसीएल और मी0ट0 20'

83.00  
 55.33

दर अमेरिकी डॉलर में

ख. अन्यत्र (क).  
 एफसीएल और मी0ट0 40'  
 एफसीएल और मी0ट0 20'

2655.00  
 1770.00

टिप्पणी: शटआऊट कंटेनर के मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 9 के क्रम सं. 5 पर निर्धारित निःशुल्क भंडारण अवधि के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्ति के समय से शटआऊट होने तक दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि पार हो जाती है तो भंडारण प्रभार लिफ्ट ऑन समय तक निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात परिगणित किए जाएंगे।

**खंड 8 — प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन (प्रति 4 घंटे)**

दर अमेरिकी डॉलर में

एफसीएल और मी0ट0 20'  
 एफसीएल और मी0ट0 40'

8.30  
 12.45

ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)

50.00

कंटेनरों की निकासी

एफसीएल और मी0ट0 20'  
 एफसीएल और मी0ट0 40'

2.00  
 4.00

टिप्पणी: 1. नाशी वस्तुओं को ढोने के लिए इस्तेमाल किया गया प्रशीतित कंटेनर, वांछित तापमान को बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतन कंटेनर माना जाता है।  
 2. उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा खराब प्रशीतनों की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं है। प्रभार रेस्टो

- प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू हैं।
3. प्रशीतन कंटेनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन और कनेक्शन हटाने संबंधी सेवाएं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी।
  4. 20' के लिए 31.04 अमेरिकी डॉलर और 40' के लिए 46.56 अमेरिकी डॉलर प्रति कैलेंडर दिवस के अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

#### खंड 9 — विराम समय प्रभार

#### कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (अमेरिकी डॉलर में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात—एफसीएल और एलसीएल 0-3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.84 7.68 15.36	निःशुल्क 7.68 15.36 30.72	निःशुल्क 11.52 23.04 46.09
2.	निर्यात—एफसीएल और एलसीएल 0-7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.37 6.75 13.51	निःशुल्क 6.75 13.51 27.01	निःशुल्क 10.13 20.26 40.53
3.	निर्यात/आयात — खाली कंटेनर प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.84 7.68 15.36	7.67 15.36 30.72	11.52 23.04 46.09
4.	आईसीडी—आयात और निर्यात—लदे हुए और खाली (रेल द्वारा संचलित) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 31-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 1.67 3.34 6.72 13.43	निःशुल्क 3.34 6.70 13.43 26.86	निःशुल्क 5.01 10.04 20.15 40.29
5.	पोतांतरण — लदे हुए प्रथम 7 दिन 8-45 दिन उसके पश्चात	निःशुल्क 3.84 7.68	निःशुल्क 7.68 15.36	निःशुल्क 11.52 23.04
6.	पोतांतरण — खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.84 7.68 15.36	7.68 15.36 30.72	11.52 23.04 46.09
7.	शटआउट — लदे हुए और खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	3.84 7.68 15.36	7.68 15.36 30.72	11.52 23.04 46.09
8.	स्थानीय सुपुर्दगी के लिए स्थिति का बदलना प्रथम 3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 3.84 7.68 15.36	निःशुल्क 7.68 15.36 30.72	निःशुल्क 11.52 23.04 46.09

1. कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दगी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी।
2. पोतांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाता है, रियायती भंडारण प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनरों के भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।
3. आईसीडी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज कंटेनरों की उतराई की तारीख के 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं, रेल पर कंटेनर लदाई के लिए 7 निःशुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी। सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित बाकी निःशुल्क भंडारण अवधि लागू होगी।
4. सामान्य आयात कंटेनर बाद में रेल को प्रेषण के प्रकार के बदलते हुए केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी।
5. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिगणित की जाएगी।
6. अधिक ऊँचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
7. जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार यथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होगी।
8. उपयोक्ताओं को उस अवधि के दौरान के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जब एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
9. परित्याग एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
  - (i). परेषिती परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि, लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पल्लन परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
  - (iv). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोदभूत सभी पल्लन प्रभार अदा करेगा।
  - (v). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - (vi). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पल्लन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

#### खंड 10 - एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार।

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रभार:

##### (i). पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया:

- क. जेएनपीटी पर उतारे गए और एनएसआईसीटी में लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपी टीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और, जेएनपी आरटीजीसी इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेगा।
- ख. समानतः, एनएसआईसीटी पर उतारे गए और जेएनपीटी पर लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी और टीटी का इस्तेमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।

##### (ii). टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:

- क. यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:-
  - (i). जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा।

- (ii). उसी कंटेनर के लिए, एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए रु० 1575/- (20' के लिए) अथवा रु० 2363/- (40' के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।

ख. यदि कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:-

- (i). एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन से पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा।
- (ii). उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी प्रभार वसूल करेगा।

#### खंड 11 – विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)	
		20' लम्बाई से अनाधिक	20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक
(i).	सील लगाना और उतारना	200.00	200.00
(ii).	सीमाशुल्क जाँच के लिए, पूर्व व्यवस्था द्वारा, विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों का चट्टा लगाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	236.00	354.00
(iii).	सीमाशुल्क जाँच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण और उपयोक्ता के साथ पूर्व व्यवस्था के साथ सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई	2212.50	3318.75
(iv).	पीओडी प्रभार	2482.00	3723.00
(v).	रेल से सड़क अथवा विलोमतः कंटेनर की स्थिति का बदलना	2482.00	3723.00
(vi).	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	200.00	200.00
(vii).	एक दरवाजा खोलना प्रभार प्रति कंटेनर	1000.00	1000.00
(viii).	दस्तावेजों का रद्दीकरण – प्रति ईआईआर	100.00	100.00
(ix).	जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अ-घोषणा/गलत घोषणा	3000.00	3000.00
(x).	ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	600.00	600.00
(xi).	उपयोक्ता की चूक के कारण पोत का अधिक समय तक रुकना – दर प्रति घंटा	100000.00	100000.00
(xii).	इलेक्ट्रॉनिक प्रक्रिया के माध्यम से गेट पर कंटेनरों की सर्वेक्षण रिपोर्ट/फोटो भेजना प्रति कंटेनर	400.00	400.00

#### टिप्पणियाँ:

- जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रद्द किया जाता है तब रद्दीकरण प्रभार लागू होता है।
- "एक दरवाजा खोलना" प्रभार कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए केवल एक दरवाजा खुला रखना होता है (उदाहरणतः प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- "सील लगाना"। टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा बिना ही बॉटल सील के पहुंचने वाले प्रत्येक कंटेनर पर इसके प्रवेश की अनुमति देने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। यह शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होंगे।
- "जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना"। केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी मामले में ग्राहक को उक्त गतिविधि करने के लिए एनएसआईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
- ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण। कंटेनर का ऑन-व्हील निरीक्षण, ग्राहक के अनुरोध पर, केवल नामांकित बिन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के भीतर भरण/खाली करने, आंशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- जोखिमपूर्ण कंटेनर की अघोषणा/गलत घोषणा। ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और एनएसआईसीटी को प्रासंगिक जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। उपर्युक्त प्रभार केवल कंटेनर की जोखिमपूर्ण प्रकृति की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए हैं। तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण प्रकट होने वाले परिणामों संबंधी देयताएँ और लागत ग्राहकों के लेखा पर होंगी।



## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 30th December, 2008

**No. TAMP/55/2008-NSICT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby reviews its earlier Order dated 19th September, 2008 fixing interim tariff for the Nhava-Sheva International Container Terminal Private Ltd., for review of its tariff as in the order appended hereto.

## ORDER

Case No. TAMP/55/2008-NSICT

The Nhava-Sheva International Container Terminal Ltd.

—Applicant

(Passed on this 30th day of December, 2008)

This Authority passed an Order on 19 September 2008 fixing interim tariff for the Nhava-Sheva International Container Terminal Ltd., (NSICT). This Order was notified in the Gazette of India on 29 September 2008 and the interim tariff fixed came into effect from 1 October 2008.

2. The tariff guidelines of 2005 stipulate a terminalwise cost plus return approach for fixation of tariff of major port trusts and the existing private terminals. This approach captures volume of traffic estimated to be handled by an operator in the future period for the purpose of determining revenue results. In its proposal dated 24 March 2008, the NSICT has raised certain issues arising out of application of terminalwise cost plus return approach. This Authority found some of the points raised by NSICT were relevant and, therefore, within the framework of the tariff guidelines of 2005, evolved an improved approach which will recognize volume efficiency achieved by an operator. Since this Authority desired to firm-up the revised approach in consultation with all relevant stakeholders, the proposal of NSICT was decided in an interim manner. The speaking Order passed by this Authority on 19 September 2008 elaborates the approach adopted and the reasons therefor. To recapitulate briefly, the approach adopted to fix the interim tariff is as follows:

- (i). In order to encourage volume efficiency, the tariff fixation will be based on volumes equivalent to the standard capacity of the terminal. The level of standard capacity is determined by applying the formula and relevant parameters provided in the tariff guidelines of 2008.
- (ii). For the purpose of determining Annual Revenue Requirement (ARR), gross value of assets as on 1 January 2008 which are required to handle the standard capacity of traffic is recognised.
- (iii). The estimated operating expenses to be incurred to handle volumes to the level of standard capacity is taken into account after subjecting it to the test of reasonableness based on the norms contained in the tariff guidelines of 2008.
- (iv). Tariff guidelines of 2005 permits partial pass through of royalty in the case of NSICT subject to the maximum of the amount quoted by the next lowest bidder provided there is loss. Therefore, the actual position of NSICT irrespective of standard capacity based position is considered to determine the quantum of pass through of royalty within the maximum permissible level.
- (v). The revised targeted revenue was determined by adding the quantum of royalty pass through to the original revenue requirement and the gap between the revenue at the existing tariff and the revised targeted revenue requirement was bridged by allowing tariff increase, which worked out to 10.3% in the case of NSICT for the period 1 January 2008 to 30 September 2009.

3. As committed in the tariff Order of 19 September 2008, a consultation proceeding with the relevant stakeholders in container handling was initiated. A consultation meeting was organized on 26 November 2008 which was followed by another meeting on 17 December 2008 at the request of some of the associations. The position emerged in the consultation process is discussed below:

- (i). There is a general endorsement of the approach of determination of tariff with

- (ii). There was a demand to review the present policy of allowing only part of royalty as an item of cost in the case of terminals which came into being before July 2003 and disallowing the entire royalty / revenue share in the case of post-July 2003 terminals. It was suggested that full pass through of royalty should be allowed for pre-July 2003 terminals and atleast royalty / revenue share payable on volumes to the extent of Minimum Guaranteed Throughput (MGT) should be considered for the post-July 2003 terminals.

It has to be recognized that the exercise undertaken is to refine the cost plus approach within the bounds and framework of the tariff guidelines of 2005, which are the policy direction of the Government. The intention is only to improve the methodology and not to effect any drastic modifications by exercising the discretionary power granted by those guidelines. The step taken to refine the approach itself is mandated by Clause 2.4.1. of the said guidelines which requires this Authority to make attempts to evolve normative cost and also the general guidance contained in Clause 2.2. (iii) which requires consideration of different factors like efficiency in performance and optimum capacity while prescribing tariff. As mentioned earlier, the tariff guidelines of 2005 are policy direction issued by the Government and, therefore, binding on this Authority. This Authority will be guided by the existing policy decision of the Government on the issue of allowing pass through of royalty / revenue share in tariff. The standard capacity based method adopted will, however, provide an avenue for an efficiency operator to meet the payment of royalty / revenue share which is not considered in tariff computation from the contribution made by the volumes handled in excess of the standard capacity.

- (iii). The Indian Private Ports and Terminals Association (IPPTA) has suggested to prescribe floor and ceiling of tariff level to enable the operators to work within a range of competition and feasible tariff balance. The method suggested by IPPTA depends heavily on its earlier suggestion to consider full pass through of royalty as explained in the preceding paragraphs. Since no change is to be effected in the existing policy of revenue share / royalty pass through, the suggestion is not very relevant at this juncture. In any case, the tariff fixed by this Authority are only ceiling levels and, therefore, sufficient flexibility is available to the operators to levy tariff within the ceiling level prescribed in the Scale of Rates.
- (iv). There was also a suggestion to consider gross-block of assets for the purpose of allowing return. Without going into the merit of suggestion, it is pointed out that the tariff guidelines of 2005 permits return only on net value of assets. It is true that the interim approach adopted by this Authority in NSICT case recognizes return on gross value of assets as on 1 January 2008 only for the purpose of determining revenue requirement. A careful perusal of the interim approach will reveal that the actual position was analyzed by allowing return only on net-block of assets which ultimately determined the quantum of pass through of royalty. The underlining principle is to reduce the pass through of royalty otherwise to be allowed as per the tariff guidelines. Therefore, allowing return on gross-block cannot be taken as automatic. It is to be seen in the light of reducing progressively the quantum of pass through of revenue share / royalty in the tariff computation.
- (v). The IPPTA has also suggested to effect certain changes in the values for some of the parameters to be applied for determining standard capacity based on the formula prescribed in the 2008 guidelines and also to recognize only 60% of the maximum capacity as the standard capacity. The tariff guidelines of 2008 are policy direction of the Government. It is not clear why a standard formula accepted as policy at the national level should be modified to suit the requirements of individual terminals. It is also to be recognized that the tariff guidelines of 2008 were promulgated after considerable deliberations at different levels. Besides, the norms relating to container handling contained in those guidelines rely upon the recommendations of the Prabhakaran Committee in

which many user organizations were also members and a study carried out by the National Maritime Academy, Chennai. This Authority is, therefore, not in favour of considering a method to determine the standard capacity which will be different from the one prescribed in the tariff guidelines of 2008.

4. It is thus clear that none of the stakeholders have any serious objection to the methodology adopted to determine tariff in the NSICT case in the September 2008 Order. The request and suggestions made in the consultation process are more for further liberalising the approach. That being so, this Authority decides to confirm the standard capacity based approach followed in the earlier tariff Order of September 2008 in the NSICT case. As already highlighted in the earlier Order of September 2008, the revised approach adopted results in a win-win situation for both the operators and users. The revised approach encourages an operator to handle higher level of volumes to improve his returns. With increase in volumes, it is possible to progressively reduce the level of royalty pass through in tariff which will lessen the tariff burden on users.

5. It may be recalled that the proposal of the NSICT dated 24 March 2008, which was disposed of through the September 2008 Order, was for tariff fixation for a three year period as required by the tariff guidelines of 2005. This Authority then decided to fix interim tariff only for one year in order to have the response of the relevant stakeholders on the standard capacity based approach evolved for the first time to determine tariff of the existing container terminals. Since the standard capacity based approach evolved in that Order is now decided to be followed finally, it is necessary for this Authority to prescribe tariff for the NSICT for the usual tariff validity period of three years. Instead of reviewing and revising the tariff retrospectively from October 2008, it is decided to carry out the review prospectively for the next three year period i.e., for 2009, 2010 and 2011. The actual position obtaining for the three months period for which the interim tariff was in force is also taken into consideration while determining the final tariff for the next three year period.

6. The NSICT vide its letter dated 2 December 2008 has requested this Authority to consider the following points while passing the final Order:

- (i). NSICT's optimal capacity should be determined at 1019052 TEUs instead of 1195740 TEUs by recognizing the fact that NSICT has only 6222 ground slots.
- (ii). Full pass through of royalty should be allowed.
- (iii). The past surplus arises from better utilization of the capacity and, therefore, such amount should not be adjusted while determining tariff.

7. The points raised by NSICT are more or less repetition of its pleadings made in the proceeding relating to the tariff Order of September 2008. As discussed in the earlier part of this Order, this Authority will adopt only the formula and the parameters prescribed in the tariff guidelines of 2008 for determining the standard capacity. The treatment of revenue share / royalty will be guided by the extant policy decision of the Government. The request for not adjusting past surplus made by the NSICT was discussed and disposed in the earlier tariff Order of September 2008 and there does not appear to be any reason for revisiting the earlier decision.

8. At our request, the NSICT vide its letter dated 9 December 2008 has informed that the container traffic to be handled by them in the year 2008 will be 1471313 TEUs including the estimated volume to be handled in the month of December 2008. Considering the fact that the NSICT operates at a level higher than its standard capacity and the growth trend of volumes at the terminal has moderated in the last few years and also recognizing the current economic situation, the estimated container traffic to be handled at NSICT for the next three years is considered at the same level as that of 2008. This is, however, subject to verification and necessary adjustment, in case of variation, at the time of next tariff review.

9. The NSICT has operated the facilities at the interim tariff for a period of 3 months from 1 October 2008 to 31 December 2008. Since the final tariff is to be implemented prospectively with effect from 1 January 2009, it is necessary to assess the financial position of NSICT arising out of the implementation of interim tariff for a period of 3 months with effect from 1

October 2008 to 31 December 2008. As the calculations reveal, the operation of interim tariff for the 3 months period from October 2008 to December 2008, at the actual traffic handled reported by NSICT, the operator would have earned Rs. 190 lakhs in excess of the permissible level. This excess revenue is considered for set off in the next year.

10. (a). An additional surplus of Rs.473.42 Crores over and above admissible cost and permissible return was quantified in the tariff Order of 22 July 2005 for the period 2000-01 to 2004-05. In order to smoothen the impact of this adjustment, the surplus was decided to be adjusted over a period of five years vide paragraph No. 10(xii) of Order dated 22 July 2005. Accordingly, a sum of Rs.142.02 Crores was adjusted in the estimates for the years 2005-06 to 2007-08 leaving a balance of Rs.94.68 Crores to be adjusted. Out of this balance amount, one installment of Rs.47.34 Crores was adjusted for the period October 2008 to September 2009 in the Order of September 2008. The balance amount of Rs.94.68 crores is fully adjusted now over the period from October 2008 to December 2010.
- (b). In the September 2008 Order, the net surplus after admissible cost and return for the period April 2005 to September 2008 was assessed at Rs.217.36 crores, based on the actuals for the period April 2005 to December 2007 and estimated position for the period from January 2008 to September 2008. Since the actual traffic position for the year 2008 is now available, the assessment of actual net surplus after admissible cost and return for the period April 2005 to September 2008 is updated and quantified at Rs.217.34 Crores. A copy of the revised cost statement for the period from April 2005 to September 2008 is attached as **Annex-I**.
- (c). Since the surplus pertaining to the period from 2000-01 to 2004-05 is fully adjusted during the period October 2008 to December 2010, the revised surplus of Rs.217.34 crores is considered for adjustment over a period of five years starting from the year 2011 following the same approach adopted in adjustment of past surplus pertaining to the period 2000-01 to 2004-05. One fifth of Rs.217.34 crores amounting to Rs.43.47 crores is adjusted in the year 2011. This leaves a balance of Rs.173.87 crores to be adjusted in the future tariff cycle commencing from January 2012.
11. Following the interim approach evolved in the earlier Order, which is now finalised after consultation with relevant users, the cost and financial position of NSICT for the period upto December 2011 was analysed. The calculation sheet is attached as **Annex-II**.
12. Briefly, the following approach was adopted to draw up the calculation sheet:
  - (i). To arrive at the normative Annual Revenue Requirement (ARR) for the years 2009, 2010 and 2011 the ARR determined earlier for the year 2008 is indexed to inflation to the extent of 60% of WPI, which is 4.76% for the cases decided in the year 2008-09.
  - (ii). The total expenditure (excluding royalty) for the years 2009 to 2011 is estimated by applying the annual inflation index, wherever relevant, over the respective previous year's position.
  - (iii). As per the earlier Order, the net capital employed for the years 2008 and 2009 worked out to Rs.57012 lakhs and Rs.53112 lakhs, respectively. Since NSICT has not proposed any additions / deletions to the assets in the year 2010, the net capital employed for the years 2009, 2010 and 2011 is taken at Rs. 53112 lakhs, Rs.48394 lakhs and Rs.43392 lakhs, respectively. Return on capital employed at the rate of 16% is allowed on the net capital employed.
  - (iv). As decided in the earlier Order, the net surplus mentioned at paragraph 10 above are the sources for meeting the royalty payment. If the adjustment of past surplus brought out at paragraph No.10 above are also considered as source for meeting royalty payment as per the approach adopted in the interim Order, the royalty

payment on full traffic not covered by the above said source is seen to be Rs.2050 lakhs, Rs.10299 lakhs, Rs.14516 lakhs and Rs.14631 lakhs respectively for the said time periods. The corresponding uncovered royalty for the normative capacity level works out to Rs.1774 lakhs, Rs.8370 lakhs, Rs.11797 lakhs and Rs.11891 lakhs respectively for the said relevant years. It is to be noted that the royalty to be allowed as pass through for the standard capacity level is in the range of 38.49% to 46.21% of the actual royalty for the standard traffic, which is well below the maximum permissible limit of 69.50%. If this expenditure is not admitted as pass through, the NSICT may not achieve a return of 16% on the net assets which will be a loss to the operator. So, in order to avoid loss pass through of royalty to the extent of the percentages mentioned above is sufficient.

- (v). After adjusting the additional revenue earned in the interim tariff period, the adjusted revenue gap is Rs.4413 lakhs, Rs.8651 lakhs and Rs.9379 lakhs for the years 2009, 2010 and 2011 respectively at the pre October 2008 tariff level. Thus, a total deficit of Rs.22443 lakhs is to be covered by allowing tariff increase. If the general practice followed of allowing uniform increase is continued, it may result in the users paying more in the initial period of the tariff cycle for the revenue deficit to be incurred by the operator in the later years. The tariff guidelines of 2008 suggest annual tariff increase linked to 60% of WPI. Borrowing the concept will smoothen the impact of tariff increase from the point of view of users. The operator in any case will get the additional revenue from tariff increase to cover the revenue deficit assessed for the tariff cycle. Since projecting WPI for the future period is not feasible at this juncture, this Authority decides to peg the tariff increase in the subsequent years in the region of 3 – 4% over the tariff of the respective previous years which may be more or less expected to be in the region of 60% of WPI. Accordingly, in order to meet the revenue gap of Rs.22443 lakhs over the next 3 years period, this Authority decides to allow an across the board increase of 18% for the year 2009 in the pre October 2008 tariff. The tariff for 2009 will be increased by 3.27% for the year 2010 and the tariff of 2011 will be 3.86% more than the tariff of 2010.

13. The rate of penal interest on delayed payments by users and delayed refund by NSICT should be 2% above the PLR of SBI in terms of Clause 2.18.2. of the revised tariff guidelines. The penal interest is modified to reflect the prevailing PLR of 12.25%.

14.1 The revised Scale of Rates of the NSICT approved by this Authority based on the above discussion is attached as Annex-III.

14.2. The revised Scale of Rates will come into effect after 15 days from the date of this Order and shall remain valid for 3 years thereafter. The approval accorded will automatically lapse thereafter, unless specifically extended by this Authority.

14.3. The NSICT is required to furnish to this Authority a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of the year beginning from the first quarter ending on 31 December 2008, in the same format in which the cost statement for the tariff proposal is filed.

BRAHM DUTT, Chairman

[ADVT III/4/143/2008-Exty.]

## Annex I

Annex I

**NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL LIMITED**  
**Cost Statement for the period from April 2005 to September 2008.**

Sr. No.	Particulars	Actuals			
		2005 *	2006	2007	2008 **
	<b>Traffic (In MTs / TEUs)</b>	983395	1344574	1471723	1103485
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>				
	Container handling income	33,459.59	39,185.57	41,626.64	31,211.28
	Others	52.46	51.35	46.32	34.74
	<b>Total</b>	<b>33,512.05</b>	<b>39,236.92</b>	<b>41,672.96</b>	<b>31,246.02</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs</b>				
	Operating & Direct Labour	862.31	1,162.22	1,253.67	980.70
	Maintenance Labour	340.87	535.70	548.98	446.79
	Equipment Running Costs	2,052.72	2,992.71	2,786.31	2,553.85
	Royalty / revenue share	3,375.40	6,998.35	10,661.97	10,491.49
	Equipment Hire	1,648.04	2,574.78	3,385.02	2,654.81
	Other expenses	793.18	810.10	968.25	759.59
	Technical Service Fee	377.17	320.75	326.98	245.24
	<b>Total</b>	<b>9,449.69</b>	<b>15,394.61</b>	<b>19,931.18</b>	<b>18,132.47</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	3,639.86	4,787.05	4,624.88	3,428.16
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>				
	Management & Administration overheads	199.61	519.45	386.49	344.52
	General Overheads	85.25	99.14	93.30	73.19
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	18.00	24.00	24.00	18.00
	Others	1,717.62	1,417.17	1,307.68	1,138.79
	<b>Total</b>	<b>2,020.48</b>	<b>2,059.76</b>	<b>1,811.48</b>	<b>1,574.50</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>18,402.02</b>	<b>16,995.49</b>	<b>15,305.43</b>	<b>8,110.89</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>				
	Profit on sale of assets	0.00	30.88	35.61	0.00
	<b>Total</b>	<b>0.00</b>	<b>30.88</b>	<b>35.61</b>	<b>0.00</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>				
	Loss on sale of assets	87.33	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>87.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	<b>87.33</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus (V) + (VIII)</b>	<b>18,314.69</b>	<b>17,026.37</b>	<b>15,341.04</b>	<b>8,110.89</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	69,363.98	65,316.76	60,292.55	57,012.13
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>7,803.45</b>	<b>9,797.51</b>	<b>9,646.81</b>	<b>6,841.46</b>
<b>XII</b>	<b>Net Surplus (IX) – (XI)</b>	<b>10,511.24</b>	<b>7,228.86</b>	<b>5,694.23</b>	<b>1,269.44</b>
<b>XIII</b>	<b>Net Surplus for the period April 2005 to September 2008.</b>	<b>21733.52</b>			

Notes:

\* Pertains to the period of 9 months from April to December 2005

## Annex II

## CALCULATION FOR TARIFF FIXATION AT NSICT FOR THE PERIOD FROM JANUARY 2009 TO DECEMBER 2011.

## 1) Normative Annual Revenue Requirement for Standard capacity level:

Normative Annual Revenue Requirement as in the September 2008 Order.	Rs. In Lakhs
Thus, normative revenue requirement for a period of 3 months in 2008	29416
	7354
Normative Revenue Requirement for the year 2009 derived from the September 2008 Order after applying escalation at 2.76% (60% of WPI). (Jan 09 - Mar 09 = 29416/12*3 + Apr 09 - Dec 09 = 29416*1.0276/12*9)	30025
Normative Revenue Requirement for the year 2010 after applying escalation of 2.76% (60% of WPI). (Jan 10 - Mar 10 = 30025/12*3 + Apr 09 - Dec 09 = 30025*1.0276/12*9)	30646
Normative Revenue Requirement for the year 2011 after applying escalation of 2.76% (60% of WPI). (Jan 11 - Mar 11 = 30646/12*3 + Apr 09 - Dec 09 = 30646*1.0276/12*9)	31281

## 2) Estimated Operating Cost for the actual traffic.

Sr.N o.	Particulars	2008 (3 months)	2009	2010	2011
1	Operating & Direct Labour	327	1353	1415	1480
2	Maintenance Labour	149	616	645	674
3	Equipment Running Costs	814	3523	3685	3854
4	Equipment Hire	831	3661	3830	4006
5	Other expenses	253	1048	1096	1146
6	Technical Service Fee	82	327	327	327
	Depreciation	1143	5020	5002	5002
7	Management & Administration overheads	115	475	497	520
8	General Overheads	24	101	106	110
9	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	6	24	24	24
10	Others	380	1571	1643	1719
	Total Expenses excluding Royalty	4124	17717	18268	18862

## 3) Determination of Royalty pass through to allow 16% Return on Net block.

Sr.N o.	Particulars	2008 (3 months)	2009	2010	2011
1	Actual Traffic (TEUs)	345404	1471313	1471313	1471313
2	Normative Revenue for the actual traffic ( Step 1 updated ).	8497	36945	37709	38490
3	Total Expenditure (excluding royalty) ( as per Table 2 )	4124	17717	18268	18862
4	Capital Employed (Net)	57012	53,112	48,394	43,392
5	Return on Capital Employed @ 16%	2280	8,498	7,743	6,943
6	Net Surplus after total Expense and ROCE ( 2 - 3 - 5 )	2093	10729	11598	12685
7	Full Royalty on the actual traffic.	5326	25763	29765	31663
8	Maximum permissible Royalty pass through @ 69.50%.	3702	17905	20686	22006
9	Royalty not covered by net surplus ( 7 - 6 ).	3233	15033	18067	18978
10	Adjustment of balance Past surplus quantified for the period 2000-04 amounting to Rs.94.68 crores.	1184	4734	3551	0
11	Adjustment of Past surplus quantified for the period 2005-08 amounting to Rs.217.34 crores in five instalments beginning from 2011.	0	0	0	4347
12	Royalty not covered even after adjustment of past surplus ( 9 - 10 - 11 ).	2050	10299	14516	14631
13	Royalty to be added to the normative revenue requirement for the standard capacity level of 1.19 million TEUs.	1774	8370	11797	11891
14	Percentage of royalty to be allowed.	38.49%	39.98%	48.77%	46.21%
15	Average Royalty payable by NSICT per TEU (in Rs.)	1542.00	1751.00	2023.00	2152.00
16	Incremental royalty on account of increase in the average unit rate of royalty per TEU.	-	13.55%	15.53%	6.38%

## 4) Targetted normative revenue after allowing royalty as in (3) above for standard capacity level of 1.19 million TEUs

	2008 (3 months)	2009	2010	2011
Normative Revenue as in 1 above	7354	30025	30646	31281
Royalty to be added as cost (from (3) above)	1774	8370	11797	11891
Targetted revenue requirement	9128	38395	42443	43171
5) Increase in tariff required				
a. Targetted Normative Revenue Requirement ( from 4 above)	9128	38395	42443	43171
b. Revenue for the actual traffic with respect of pre-October 2008 tariff.	9761	41580	41580	41580
c. Revenue for the standard capacity of 1195740 TEUs with respect of pre-October 2008 tariff.	8448	33793	33793	33793
d. Revenue Gap ( a - c )	680	4603	8651	9379
e. Adjustment of the excess Revenue earned for the period October - December 2008. *	-	190	-	-
f. Net Revenue gap ( d - e )	680	4413	8651	9379
Total Revenue gap for 3 years			22443	

\* Note:

Revenue gap for a period of 3 months from October 2008 to December 2008 (From Table 5 above)  
Additional revenue on standard capacity of 298935 TEUs due to the interim Order

(Rs. in Lakhs)

680

870

100

## Annex - III

**SCALE OF RATES**  
**NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**

**PREFACE**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Nhava Sheva International Container Terminal Limited for use of services and facilities provided at the Nhava Sheva International Container Terminal.

**1.0 DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1 "NSICT" means Nhava Sheva International Container Terminal, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- 1.2 "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.3 "Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.4 "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.5 "Foreign going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.6 "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.7 "ICD" means inland Container Depot.
- 1.8 "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/ exporter).
- 1.9 "Over Dimensional Container" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1.10 "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.11 "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.12 "Port" means Jawaharlal Nehru Port Trust.
- 1.13 "Shut Out Container" means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1.14 "Transshipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in NSICT and transported through another vessel.
- 1.15 "VIAN" means Vessel Identification Advise Number.

**2.0 GENERAL**

- 2.1 The rates prescribed in Sections 1,2,3,4,5,6,7,8 (except item No.(ii) and(iii)), 9 and item No. (ii) and (iii) of Section 10 will be subject to upward revision of 3.27% with effect from 1.1.2010 and the revised tariff will be subject to upward revision by 3.86% with effect from 1.1.2011.
- 2.2 Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- 2.3 In general all charges for containers more than 20 feet in length and upto 40 in length will be 150% of the applicable charges.
- 2.4 Handling charges for containers more than 40' in length and upto 45' in length will be 200% of the applicable charges.
- 2.5 Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / handling will be charged as per Section 4 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.6 Containerrelated charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for reconversion of the dollar denominated charges into Indian rupees.
- 2.7 All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- 2.8 (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the NSICT shall pay penal interest on delayed refunds.



- (ii). The rate of penal interest will be 14.25% per annum. The penal rate chosen will apply to both the NSICT and the port users equally.
- (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the NSICT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- 2.9 (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by discharge ports.
- (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- 2.10 The consolidated charges as above include the following elements, viz Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, lashing / unlashng, stowage planning etc., wharfage on tare weight of containers and containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.
- 2.11 The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NSICT.
- 2.12 In case vessel idle due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of NSICT or any other reasons attributable to the NSICT, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling shall be allowed.
- 3.0 Consolidated charges for movement and handling of containers and containerized cargo.

#### SECTION - 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER CONTAINERS

##### A. Ship to yard / yard to ship using port crane.

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Per Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2699.84	1619.90
Exceeding 20' and upto 40' in length	4049.76	2429.85
Over 40' in length	5399.67	3239.80
<b>Per ICD Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2699.84	1619.90
Exceeding 20' and upto 40' in length	4049.76	2429.85
Over 40' in length	5399.67	3239.80
<b>Per Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2180.64	1308.39
Exceeding 20' and upto 40' in length	3270.96	1962.58
Over 40' in length	4361.29	2616.77

##### B. Yard to CFS / CFS to yard - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Per Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	960.52	980.52
Exceeding 20' and upto 40' in length	1440.78	1440.78
Over 40' in length	1921.04	1921.04
<b>Per Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	960.52	980.52
Exceeding 20' and upto 40' in length	1440.78	1440.78
Over 40' in length	1921.04	1921.04

##### C. Yard to Rail / Rail to Yard for ICDs only

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>ICD Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1349.92	1349.92
Exceeding 20' and upto 40' in length	2024.88	2024.88
Over 40' in length	2699.84	2699.84

178 GI/09-7

**D. Yard to Truck / Truck to Yard**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	415.36	415.36
Exceeding 20' and upto 40' in length	623.04	623.04
Over 40" in length	830.71	830.71
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	415.36	415.36
Exceeding 20' and upto 40' in length	623.04	623.04
Over 40" in length	830.71	830.71

**Note:** Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

**SECTION - 2 CHARGES FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3115.20	1869.12
Exceeding 20' and upto 40' in length	4672.81	2803.68
Over 40" in length	6230.41	3738.24
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	2699.84	1619.90
Exceeding 20' and upto 40' in length	4049.76	2429.85
Over 40" in length	5399.67	3239.80

**Note:**

- 1 A transshipment container is the one, which is discharged from one ship, Stored in the yard and transported through other vessel. A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.
- 2 A Shut out charge as per Section 7 shall apply if -
  - (a). The vessel nomination is changed ; or
  - (b). If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

**SECTION - 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER****A. Ship to yard using port crane.**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3374.80	2024.88
Exceeding 20' and upto 40' in length	5062.19	3037.32
Over 40" in length	6749.59	4049.76
<b>ICD Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3374.80	2024.88
Exceeding 20' and upto 40' in length	5062.19	3037.32
Over 40" in length	6749.59	4049.76
<b>Transshipment Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	3894.00	2336.40
Exceeding 20' and upto 40' in length	5841.01	3504.60
Over 40" in length	7788.01	4672.81

**B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1038.40	1038.40
Exceeding 20' and upto 40' in length	1557.60	1557.60
Over 40" in length	2076.80	2076.80

**C. Yard to Rail for ICDs only**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>ICD</b>		
Not Exceeding 20' in length	1557.60	1557.60
Exceeding 20' and upto 40' in length	2336.40	2336.40
Over 40" in length	3115.20	3115.20

**D. Yard to truck**

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<b>Loaded</b>		
Not Exceeding 20' in length	519.20	519.20
Exceeding 20' and upto 40' in length	778.81	778.81
Over 40" in length	1039.41	1039.41

**SECTION - 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS.****A. Ship to yard using port crane.**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>Loaded</b>		
Not Exceeding 20' in length	5399.68	3239.81
Exceeding 20' and upto 40' in length	8099.53	4859.72
Over 40' in length	10799.37	6479.62
<b>ICD</b>		
Not Exceeding 20' in length	5399.68	3239.81
Exceeding 20' and upto 40' in length	8099.53	4859.72
Over 40' in length	10799.37	6479.62
<b>Transshipment</b>		
Not Exceeding 20' in length	5399.68	3239.81
Exceeding 20' and upto 40' in length	8099.53	4859.72
Over 40' in length	10799.37	6479.62
<b>Empty</b>		
Not Exceeding 20' in length	4361.28	2616.77
Exceeding 20' and upto 40' in length	6541.91	3925.15
Over 40' in length	8722.55	5233.53

**B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1921.04	1921.04
Exceeding 20' and upto 40' in length	2881.56	2881.56
Over 40' in length	3842.08	3842.08
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	1921.04	1921.04
Exceeding 20' and upto 40' in length	2881.56	2881.56
Over 40' in length	3842.08	3842.08

**C. Yard to Rail for ICDs only .**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>ICD</b>		
Not Exceeding 20' in length	2699.84	2699.84
Exceeding 20' and upto 40' in length	4049.76	4049.76
Over 40' in length	5399.67	5399.67
<b>Empty</b>		
Not Exceeding 20' in length	2699.84	2699.84
Exceeding 20' and upto 40' in length	4049.76	4049.76
Over 40' in length	5399.67	5399.67

**D. Yard to truck**

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
<b>Loaded Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	830.72	830.72
Exceeding 20' and upto 40' in length	1246.09	1246.09
Over 40' in length	1661.45	1661.45
<b>Empty Container</b>		
Not Exceeding 20' in length	830.72	830.72
Exceeding 20' and upto 40' in length	1246.09	1246.09
Over 40' in length	1661.45	1661.45

**SECTION 5 - Hatchcovers of vessels****Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)**

- A. When placing the hatchcover on the quay  
B. Without placing the hatchcover on the quay

Rate in US\$
83.00
33.21

**SECTION 6 - Restows FCLs & MTs****Shifting containers within the vessel (per move)**

- A. Hatch to Hatch shifting  
FCL & MT 40'  
FCL & MT 20'

- B. Other than (A).  
FCL & MT 40'  
FCL & MT 20'

Rate in US\$
41.50
27.67
166.00
110.67

Handling charges for containers more than 40' length and up to 45' in length will be 200% of the applicable charges.

**SECTION 7 - Shut outs/ Renomination of containers****A. Shutouts Charges**

FCL &amp; MT 40'

FCL &amp; MT 20'

**B. Transportation of shutout containers**

FCL &amp; MT 40'

FCL &amp; MT 20'

Rate in US\$
83.00
55.33
Rate in Rs.
2655.00
1770.00

Note : In the case of Shutout Container, the free storage period will be given to the Container in accordance with free storage period prescribed at Serial no.5 of Section 9 from the time the container is first received till the shutout event. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

**SECTION 8****(i). Reefer Monitoring and Connection (per 4 hours)**

FCL &amp; MT 20'

FCL &amp; MT 40'

**(ii). Pre- Trip inspection ( including supply of electricity)****(iii). Clearing of containers**

FCL &amp; MT 20'

FCL &amp; MT 40'

Rate in US\$
8.30
12.45
50.00
2.00
4.00

Note : 1 A refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature is considered a reefer container.

2 Above tariff does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning reefers. Charges are also applicable to restow reefer containers.

3 Pre- trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested

4 Additional electricity charges of US\$ 33.21 for 20' & US\$ 49.81 for 40' per calendar day will be applicable in case of Reefer Restow Containers also.

**SECTION 9 - Dwell time charges****Charges for Container storage**

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in US \$)		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in	Above 40' in length
1	<b>Import-FCL &amp; LCL</b>			
	0- 3 days	Free	Free	Free
	4-15 days	3.84	7.68	11.52
	16-30 days	7.68	15.36	23.04
	Beyond 30 days	15.36	30.72	46.09
2	<b>Export - FCL &amp; LCL</b>			
	0- 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	3.37	6.75	10.13
	16-30 days	6.75	13.51	20.26
	Beyond 30 days	13.51	27.01	40.53
3	<b>Export / Import - Empty containers</b>			
	First 15 days	3.84	7.68	11.52
	16-30 days	7.68	15.36	23.04
	Beyond 30 days	15.36	30.72	46.09
4	<b>ICD - Import &amp; Export - Loaded &amp; empty (Moved by Rail)</b>			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1.67	3.34	5.01
	16-30 days	3.34	6.69	10.03
	31 - 45 days	6.69	13.37	20.06
	Thereafter	13.37	26.74	40.11
5	<b>Transshipment - Loaded</b>			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-45 days	3.84	7.68	11.52
	Thereafter	7.68	15.36	23.04
6	<b>Transshipment - Empty</b>			
	First 15 days	3.84	7.68	11.52
	16-30 days	7.68	15.36	23.04
	Beyond 30 days	15.36	30.72	46.09
7	<b>Shutout - Loaded &amp; empty</b>			
	First 15 days	3.84	7.68	11.52
	16-30 days	7.68	15.36	23.04
	Beyond 30 days	15.36	30.72	46.09
8	<b>Change of status to local delivery</b>			
	First 3 days	Free	Free	Free

- 1 Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container. Free dwell time (storage) allowed shall be exclusive of customs notified holidays and port non-working days.
- 2 Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- 3 In case of ICD container, if documentation is submitted within 48 hours of date of landing of containers, the storage period of 7 free days for loading the container on rail will be applicable. Else the free storage period prescribed for normal containers will be applicable.
- 4 Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
- 5 The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment / delivery.
- 6 Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- 7 For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.
- 8 The users will not have to pay storage charges for the period during which NSICT is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.
- 9 The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (iii) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
    - (iv) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (v) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (vi) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

#### SECTION 10 - Procedure and Charges for Inter Terminal Transfer of Transshipment Containers between NSICT & JNPT.

- The following procedure and charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between JNPT and NSICT:
- (i) **Procedure for handling transshipment (TP) containers :**
    - a TP containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and, the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
    - b Similarly, TP containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.
  - (ii) **Charges for handling TP Containers:**
    - a If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under :
      - (i) 50% of transshipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT.
      - (ii) For the same container the NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of Rs. 1684.87 (for 20') or Rs. 2527.33 (for 40') towards inter-terminal transfer.
    - b If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:
      - (i) The NSICT will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates.
      - (ii) For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges and in addition, also levy charge towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rates.

## Section 11 - Miscellaneous Charges

S. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)	
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length
(i).	Fixing/ removal of seal	200.00	200.00
(ii).	Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose, by prior arrangement.	236.00	354.00
(iii).	Charges for shifting within the Terminal for customs examination or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery with Prior arrangement with user.	2212.50	3318.75
(iv).	POD Change	2482.00	3723.00
(v).	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	2482.00	3723.00
(vi).	Fixing/removal of Hazardous Sticker ( per container )	200.00	200.00
(vii).	One Door Open Charges per container	1000.00	1000.00
(viii).	Cancellation of documents - per EIR	100.00	100.00
(ix).	Non- declaration / Mis declaration of Hazardous containers	3000.00	3000.00
(x).	On- Wheel Customs inspection ( per container )	600.00	600.00
(xi).	Vessel overstay due to User's fault - Rate per hour	100000.00	100000.00
(xii).	Sending Containers survey report/Photo at Gate through electronic process per container	400.00	400.00

## Notes

- 1 Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers.
- 2 "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open ( eg. Onion) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- 3 "Fixing of Seal". Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping line. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seal charges will be applicable for removal of seals also.
- 4 "Fixing/ removal of Hazardous Sticker". Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to NSICT to undertake the said activity, within the terminal.
- 5 On- Wheel Customs inspection. The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.
- 6 Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container. The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to NSICT. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis declaration shall, however, be on the customers account.